



Udviklingen i cykelandelen i kommunerne

Nielsen, Thomas Alexander Sick; Christiansen, Hjalmar; Jensen, Carsten; Skougaard, Britt Zoëga

Published in:
Cykelviden

Publication date:
2014

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Nielsen, T. A. S., Christiansen, H., Jensen, C., & Skougaard, B. Z. (2014). Udviklingen i cykelandelen i kommunerne. *Cykelviden*, 2014(1). <http://www.cyklistforbundet.dk/cykelviden/Artikler-og-videnblade/Udviklingen-i-cykelandelen-i-kommunerne>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Udviklingen i cykelandelen i kommunerne

Af Thomas Sick Nielsen, Hjalmar Christiansen, Carsten Jensen, Britt Zoëga Skougaard, DTU Transport

Cyklen er med knap 15% af alle ture en vigtig del af det danske transportsystem. Den politiske målsætning er at øge cykelandelen, men nye analyser af Transportvaneundersøgelsen viser at cykelandelen er faldet i gennem en årrække. Udviklingen fordeler sig forskelligt på kommunerne og nogle af de største fald i cyklingen sker i kanten af de store byregioner på Sjælland og i Østjylland.

Cyklen – vigtig del af det danske transportsystem

Voksne danskere (16-74 år) cyklede i 2012 på knap 15% af alle deres ture. Cyklen er særlig vigtig, når vi skal på arbejde eller til uddannelsessteder. Her står cyklen for hele 21% af alle turene. For andre typer af rejser (fritid, indkøb og lignende) er cyklen lidt mindre vigtig og står for 13% af turene. I international sammenligning er den danske cykelandel meget høj. Cyklen må ses som en vigtig del af vores transportsystem.

Udvikling i cykelandel

Ser man på, hvordan transportvanerne har udviklet sig siden 1990'erne, tyder alt dog på, at cyklen taber andel, og at den har tabt flere procentpoint i andel af både alle ture og af ture til arbejde eller uddannelse (Nielsen et al 2013).

Udviklingen dækker over væsentlige forskelle mellem blandt andet by og land. Da der ud fra både sundheds- og trafikpolitiske overvejelser er store samfundsmæssige interesser i at opretholde og øge cykelandelen, er det vigtigt at få vurderet udviklingstendensen og forskellene mellem forskellige dele af landet.

Danskernes cykelandel falder

For de voksne danskere under et er cykelandelen svagt faldende. Dette gælder både når hele perioden 1992-2013 betragtes; og for første og sidste del af perioden, når de betragtes hver for sig (1992-2003 og 2006-2013). Vurderet på baggrund af 2006-2013 er faldet -0,17 procent-point om året i gennemsnit. Det er værd at bemærke, at dette fald er mindre stejlt end det der gjorde sig gældende i perioden 1992-2003 (se Tabel 1).

	Nøgletal for udviklingen i danskernes cykelandel
Cykelandel af alle ture	-0,17 %-point om året [*]
Cykelandel af ture til arbejde eller uddannelse	-0,13 %-point om året ^{**}
Cykelandel af ture med andre formål	-0,18 %-point om året ^{***}
[*] Baseret på årene 2006-2013. Det tilsvarende tal for årene 1992-2003 er -0,19 %-point om året.	
^{**} Baseret på årene 1992-2013. Pendlingen er velrepræsenteret i TU i gennem hele perioden.	
^{***} Baseret på årene 2006-2013. Underrepræsentation af korte ture i 1990'erne gør konklusioner baseret på TU1992-2003 usikre.	

Tabel 1: Nøgletal for udviklingen i cyklingen blandt 16-74 årige Danskere. Analysen trækker på data fra Transportvaneundersøgelsen 1992-2013 (N=251169 interviews). Sammenhængene er signifikante med $p < 0,005$ i parametriske og ikke parametriske tests.

Fritidscykling falder mere end cykling til arbejde og uddannelse

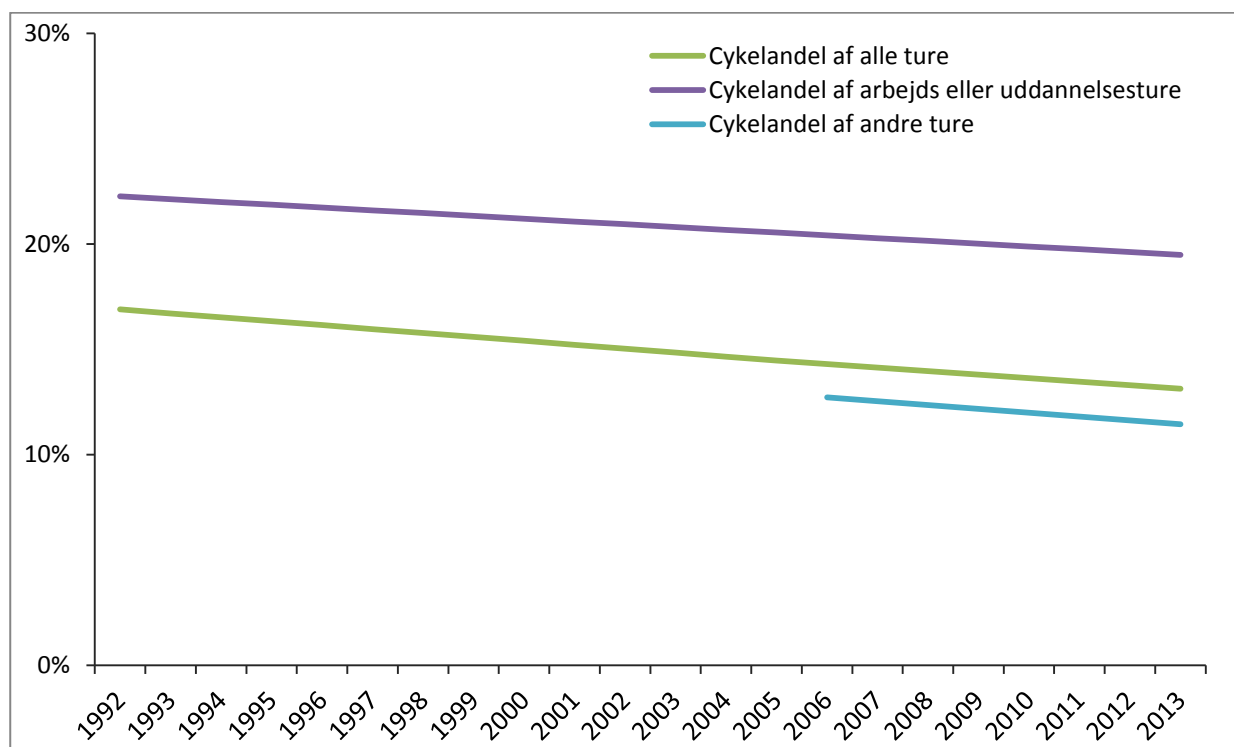
Cykelandelen til arbejde og uddannelse erfaldende. Men med en reduktion på -0,13 procent-point om året i gennemsnit ser det ud til, at cyklingen her er lidt mere modstandsdygtig i forhold til den negative udvikling.

Trenden for cykelandel på ture til andre formål end arbejde og uddannelse kan alene vurderes på baggrund af perioden 2006-2013. Her sker faldet lidt hurtigere, nemlig med -0,18 procent-point om året, end det, der er gældende for alle turene under et (se Tabel 1).

Udviklingstrenden for danskernes cykelandel sammenfattes i figur 1.

Formålet med figuren er at vise den generelle tendens for cykelandelen over tid. Inden for perioden har cyklingen været påvirket af bl.a. hårde vintre og adfærdsændringer i forbindelse med finanskrisen, ligesom cyklingen hvert år falder i vinterperioden for derefter at stige igen om foråret. Disse variationer repræsenteres ikke i figuren.

Årsagerne til det generelle fald i cykelandelen fra 1992 til 2013 kan være mange, f.eks. demografisk udvikling, stigende velstand, og stigende rejselængder. Disse forhold indgår heller ikke i analyserne i dette videnblad, der alene fokuserer på udviklingstendensen for cykelandelen blandt voksne danskere.



Figur 1: Trendudvikling i danskernes cykelandel 1992-2013. Cykelandelen af alle ture er baseret på selvstændige analyser af de to perioder 1992-2003 og 2006-2013 med efterfølgende interpolation af trenden for de mellemliggende år.

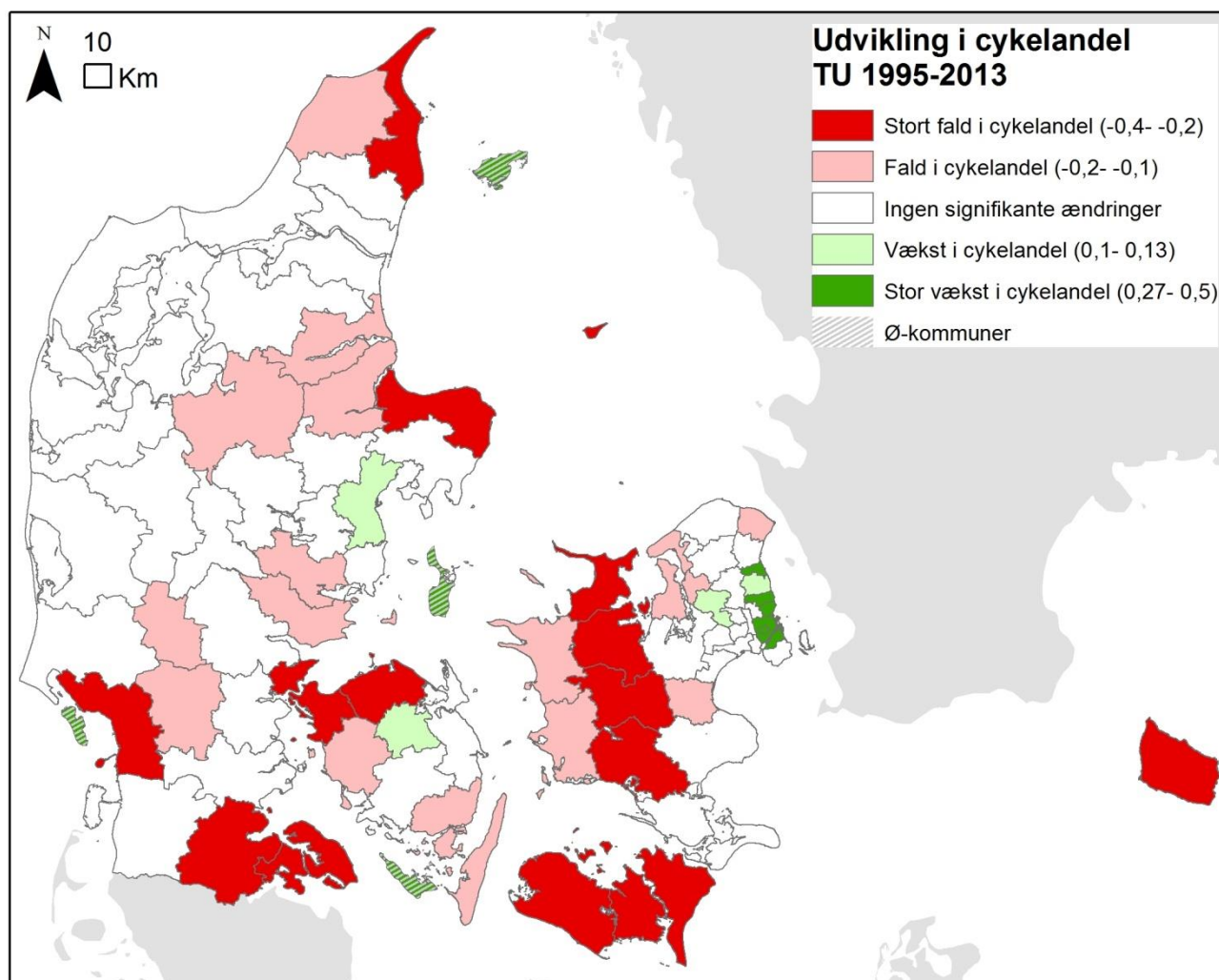
Udviklingen i cykelandelen i kommunerne

For at give et mere detaljeret billede af, hvor det går op eller ned for cykelandelen, har vi analyseret udviklingstrenden for danske kommuner og grupper/områder med sammenlagte kommuner (uanset hvilket årstal, der er tale om, anvendes 2007 kommunegrænserne).

Analysen ser på udviklingen i enten cykelandel af alle ture, eller cykelandel af pendling til arbejde eller uddannelse. Det er de indikatorer, der over tid er mindst følsomme for metodeændringer i TU, og de giver samtidigt mulighed for at trække på den største mulige datamængde.

Hovedmålet har været at præsentere et kort over store og små signifikante udviklinger i cykelandelen i kommunerne.

Som et første trin har vi sammenlagt en række nabo- og ø-kommuner for at sikre tilstrækkeligt grundlag for konklusioner. Blandt andet er de ikke-brofaste ø-kommuner: Læsø, Ærø, Samsø, og Fanø analyseret samlet; og Langeland er lagt sammen med Svendborg Kommune. Sammenlægninger er oplyst i note 2. Sammenlægninger er så vidt muligt repræsenteret som nye 'kommunegrænser' på kortet (se Figur 2).



Figur 2: Udviklingen i cykelandelen i kommunerne TU 1995-2013. Kommunerne er klassificeret efter signifikant udvikling i cykelandelen (signifikansniveau: $p < 0,1$) samt udviklingens styrke, fra stort fald til stor vækst. Tallene i parentes angiver faldets eller vækstens størrelse i %-point pr. år. En række kommuner er lagt sammen for at samle data til analysen (se note 2). Analyse af kommuner baseret på de første år af Transportvaneundersøgelsen (TU1992-1994) er desværre ikke mulig.

På vækst-siden viser kortet: Storbydynamik, forstæder og ø-kommuner

- En storby-dynamik, hvor byer som København/Frederiksberg, Aarhus og Odense har vækst i cykelandelen.
- Vækst i cyklingen i en række nordlige forstæder til København: Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Hørsholm; samt i Egedal Kommune i Frederikssund-fingeren.
- Vækst i cykelandelen i ø-kommunerne (der i forvejen har en høj cykelandel på ca. 18% af alle bosiddendes ture)

På minus-siden viser kortet: Storby-randsdynamik, periferdynamik og særlig historisk situation

- *En storby-rands dynamik*, hvor kommuner i kanten af Hovedstadsregionen som bl.a. Ringsted og Holbæk; og kommuner inden for og i kanten af det Østjyske bybånd som bl.a. Hedensted, Billund og Randers har nedgang i cykelandelen (i disse områder er det et stort spænd af cykelandele fra 6% op til 12 % af alle ture) .
- *En periferi-dynamik*, hvor en række udkantskommuner som bl.a. Norddjurs, Lolland, og Bornholm har nedgang i cykelandelen. Det skal dog bemærkes, at denne udvikling fortrinsvis sker i Østjylland, mens den vestjyske del af udkantsdanmark ser ud til at holde cykelandelen uden store ændringer (cykelandelen ligger i disse områder på mellem 11 og 14% og er dermed lidt under landsgennemsnittet).
- *En særlig historisk situation* i Esbjerg hvor cykelandelen blev forøget under og efter en 268 dage lang busstrejke i 1994-1995 (RiBus konflikten). TU datasættet dækker netop hvad der er sket i tiden efter denne konflikt og starter derfor med en høj cykelandel der falder til et lavere niveau over tid.

De fleste forstæder i Hovedstadsregionen, det meste af vest og nord-vest Jylland, samt en række af de store byer i Østjylland har ingen store ændringer i cykelandelen mellem 1995 og 2013. Der kan selvsagt være mindre ændringer, og der kan være lokale forskelle og udviklinger knyttet til bestemte byområder inden for kommunen, som kan være vanskelige at 'opdage' med det nationalt repræsentative TU datasæt. Som et bredt billede af, hvor der er op- og nedgang i cykelandelen i Danmark, skønnes kortet dog dækkende.

Kortet danner grundlag for at vurdere behov for indsats

Kortet rummer ikke i sig selv forklaringen på, hvorfor det går op eller ned for cykelandelen, men giver et grundlag for at overveje, hvad vi har behov for mere viden om, og hvor vi måske har behov for at gøre en særlig indsats i forhold til målsætning om opretholdelse af cykelandelen.

Hvordan opretholdes af cykling i storby-randkommuner og i Østjylland?

Den geografiske fordeling af udviklingstrenden antyder at byudviklingen, hvor flere og flere kommuner integreres i nye storbyregioner, giver store udfordringer for cykelandelen, formentligt først og fremmest på

grund af større transportafstande. Særligt ud fra hensyn til folkesundhed og tilgængelighed for alle aldersgrupper kan det være vigtigt at fokusere på hvordan cykling og muligheder for cykling opretholdes i vækstzonerne i kanten af storbyregionerne Hovedstaden og Østjylland.

Nogle af de største byer og bycentre har en positiv udvikling i cykelandelen som formentligt bidrager til både sundhed og mindre trængsel. Denne positive trend gælder dog langt fra alle større danske byer.

Bykommuner som Viborg, Horsens og Randers må notere en nedgang i cykelandelen over tid. Samtidigt er mange af byerne med en negativ udvikling i cyklingen større byer med væsentlige befolkningskoncentrationer og udbud af offentlig og privat service, herunder uddannelse. Dermed skulle grundlaget for en høj cykelandel ihvertfald delvist være til stede. Baggrunden for den negative udvikling og hvad der kan modvirke den kunne her være genstand for særlige undersøgelser.

Hvad er effekten af Cykelpuljen?

I en videre udvikling af analysen vil det også være muligt at undersøge effekterne af de investeringer i cykelinfrastruktur og cykelfremme der er sket i kommunerne i kraft af cykelmilliarden/cykelpuljen.

En vurdering af effekten kræver, at der arbejdes med kontrol for ændringer i blandt andet befolkningens, alderssammensætning, bosætning i uddannelse i gennem perioden, samt afvigelser fra den generelle trend i de kommuner og områder, der i større eller mindre grad har modtaget finansiering fra de statslige puljemidler.

Metode - Transportvaneundersøgelsen danner grundlag

Videnbladet anvender Transportvaneundersøgelsen 1992-2013 til dels at vurdere trenden for cykelandelen i Danmark; og dels til at vurdere udviklingen i cykelandelen for bosiddende i de danske kommuner. En række af kommunerne lægges dog i analysen sammen til større geografiske enheder for at sikre tilstrækkeligt datagrundlag for konklusioner.

Analysen ser alene på voksne danskere i aldergruppen 16-74 år. Det skyldes at de første år af Transportvaneundersøgelsen var begrænset til denne aldergruppe - samtidigt med, at analyser af udviklingen over tid kræver, at den længst mulige tidsserie og det størst mulige datasæt bringes i anvendelse.

Analysen er også udelukkende på cykelandelen af ture baseret på en 'hovedtransportmiddel' definition. Dvs. en tur er en cykeltur, når cyklen anvendes på størstedelen af den tilbagelagte afstand. Cykelandel baseret på hovedtransportmiddel definitionen er valgt for at skabe størst mulige sammenlignelighed i over tid.

Kommuner der er lagt sammen for analyse af udviklingen i cykelandelen mellem 1995 og 2013:

<i>Kommunenumre:</i>	<i>Kommunenavne:</i>
155;185	Dragør; Tårnby
161;165	Glostrup; Albertslund
163;175	Herlev; Rødovre
153;183;187	Brøndby; Ishøj; Vallensbæk

190;201	Furesø; Allerød
253;269	Greve; Solrød
265;350	Roskilde; Lejre
320;336	Faxe; Stevns
329;340	Ringsted; Sorø
440;450	Kerteminde; Nyborg
479;482	Svendborg; Langeland
665;671	Lemvig; Struer
773;787	Morsø; Thisted
820;840	Vesthimmerland; Rebild
492;563;741;825	Ærø; Fanø; Samsø; Læsø

Kommuner der ikke er med på listen er analyseret uden sammenlægning med andre.

Kilder:

DTU Transport. Transportvaneundersøgelsen (TU) vedligeholdes af DTU Transports Data og Modelcenter. Se mere om TU her:

<http://www.modelcenter.transport.www6.sitecore.dtu.dk/Transportvaneundersogelsen>

Nielsen, T.S., Christiansen, H., Jensen, C., Skougaard, B.Z. 2013. Går det op eller ned for cykling i Danmark? Cykelviden 21 maj 2013.

<http://www.cyklistforbundet.dk/cykelviden/Artikler-og-videnblade/Gaar-det-op-eller-ned-for-cykling-i-Danmark>